

Kandidatoppgave

Tretthet og bilkjøring Fatigue and car driving

Hvilke holdninger har førere til tretthet? Hvordan kan vi påvirke holdninger gjennom en kortfilm?

What are the attitudes towards fatigue among drivers? How can we affect attitudes true a short film?

Marie Aa. Rasmussen og Silje Marie Underdahl Sørensen

TLB251

Kandidatoppgave

Trafikklærer høgskolekandidatstudium

Våren 2015



HINT

Forord

Vi er to trafikk lærerstudenter, Marie og Silje, som har sertifikatet til sammen i 22 år. Bilkjøring har for oss vært både til fornøyelse og i jobbsammenheng. Marie har jobbet en periode som lastebilsjåfør og Silje som budbilsjåfør. Vi har hatt mange erfaringer og opplevelser bak rattet, der en av oss har vært involvert i en bilulykke.

Vi ønsker å takke:

Nicolai Hedenskog og Jon Eivind Gullord for gode skuespillerferdigheter.

Morten Berge-Eriksen, Kjell Roger Fisknes og Arne Kvitberg for at vi fikk dele ut undersøkelse under deres kontroll ved Statens vegvesen i forbindelse ved deres kandidatoppgave.

Dagfinn Moe for veiledning.

Takk for de som ville svare på vår undersøkelse.

Marie Aa. Rasmussen

Marie Aa. Rasmussen

Silje M. U. Sørensen

Silje Marie Underdahl Sørensen

Sammendrag

Oppgaven er basert på problemstillingen ”hvilke holdninger har førere til tretthet? Hvordan kan vi påvirke holdninger gjennom en kortfilm?” Bakgrunnen for valget av vårt tema kommer fra interesse og tidlig i prosessen fant vi ingen videre tiltak mot avsovning eller tretthet i Nasjonal Transportplan 2014-2023 (st.meld.26) og Tiltaksplan 2014-2017. Men på den andre siden sier myndighetene dette er et område som krever økt bevissthet og kunnskap. Vi har hatt en spørreundersøkelse med en gruppe på 97 personer, som består av tilfeldige bilister og tilfeldige studenter ved Høgskolen i Akershus, for å se hvilke holdninger de har til bilkjøring og tretthet. Produktet vårt er en kortfilm som kan anvendes i føreropplæringen på klasse B. Vi har kommet frem til at holdninger er i stor grad knyttet til atferd, så derfor må man skape gode og sterke holdninger til å ikke kjøre når man er trett. Vi mener denne måten er å vise film der man kan stimulere til diskusjon i klasserom, for å øke bevisstheten eller forsterke allerede eksisterende tenkning og atferd. Det kommer frem fra undersøkelsen at det er mange som kjører når de er trette og siden man kan sammenligne en som har vært våken i 18 timer med en promille på 0,5 er dette veldig skremmende. Vi er fornøyd med resultatet av vår kandidatoppgave der den gjerne ble litt større en vi først hadde sett for oss.

Summary

Our thesis is based on the questions: "What are the attitudes towards fatigue among drivers? How can we affect attitudes through a short film?" The background for our choice is our interest for the theme and we couldn't find any actions against falling asleep or fatigue in Nasjonal Transportplan 2014-2023 (st.meld.26) and Tiltaksplan 2014-2017. However the authority also says that this is an area that needs increased awareness and knowledge. We had a survey on a group of 97 people, this group consists of random car drivers and students at Høgskolen i Østfold. In this way we could research what attitudes they have to fatigue and driving. Our product is a short film that can be used in driver education. We have reached the conclusion that attitude is largely linked to behaviour. This is why we need to create good and strong attitudes to not drive while fatigued. To reach this our opinion is to show a film, and in this way stimulate to a discussion in the classroom. Through this we will achieve an increased awareness or reinforce an already existing thinking and attitude. In our research we found out that there are many who drives while fatigued. We can compare the condition to stay awake for 18 hours straight, to a blood alcohol level of .05, which is very alarming. We are satisfied with the results of our survey, even though it turned out more comprehensive than we expected.

Innholdsfortegnelse

1 INNLEDNING	1
2 HVA ER HOLDNINGER OG HVORDAN KAN MAN ENDRE HOLDNINGER?	2
2.1 Definisjon på holdninger og atferd	2
3 METODE	3
3.1 Spørreundersøkelse	3
3.2 Fra idé til film	4
4 DATA	5
4.1 Hva er tretthet og søvn?	5
4.2 Spørreundersøkelse	7
4.3 Sekundærdata	11
4.4 Nullvisjonen	13
5 UTVIKLING AV PRODUKTET	14
5.1 Formål /intensjonen vår	14
5.2 Hva filmen inneholder/ forteller	14
5.3 Virkemidler	14
5.3.1 Lyd	15
5.3.2 Tekst	15
5.3.3 Persepsjon	15
6 ANVENDELSE AV FILMEN	16
7 DRØFTELSE	18
7.1 Hvilke holdninger har førere til tretthet?	18
7.2 Hvordan kan vi påvirke holdninger gjennom en kortfilm?	20
8 OPPSUMMERING	22
9 KILDER	23
10 VEDLEGG	25
10.1 Spørreundersøkelse	25
10.2 Data fra undersøkelsen	26
10.3 Samtykkeskjema	28

1 INNLEDNING

Vi har den oppfattelsen at det i dagens samfunn er ulike holdninger til å kjøre når man er trett og påvirket av alkohol. Det er mer alminnelig akseptert å kjøre når man er trett og det er en ”null aksept” til å kjøre i alkoholpåvirket tilstand. Vi ønsker å kunne opplyse og forhåpentligvis påvirke holdningen samt atferden rundt det å kjøre når man er trett. Det som fanget vår interesse var vår egen oppfattelse av den alminnelige holdningen til å kjøre når man er trett. Vi fant ut at det ikke er noen videre tiltak for dette per dags dato jf. Nasjonal tiltaksplan 2014-2017. Det er et økende problem og statistikk viser at kampanjen som var i perioden 2004-2008 var bærekraftig, mens da denne ble avsluttet, økte tallene fra 8 til 19 prosent året etter, der tretthet var en medvirkende faktor i dødsulykker på norske veier. Problemstillingen vår er som følger:

Hvilke holdninger har førere til tretthet? Hvordan kan vi påvirke holdninger gjennom en kortfilm?

Produktet vårt er en kortfilm der vi ønsker å treffe elevgrupper som vil ta læring der det vises visuelt, i stedet for ”kateterundervisning”. Dette skal vi komme tilbake til i oppgaven, der vi også vil diskutere/legge frem hva filmen inneholder og virkemidler vi har brukt. Vi har gjennomført en spørreundersøkelse der vi vil ha frem holdninger og atferd til førere, samt sett på tidligere undersøkelser om tretthet og bilkjøring.

2 HVA ER HOLDNINGER OG HVORDAN KAN MAN ENDRE HOLDNINGER?

2.1 Definisjon på holdninger og atferd

” Holdninger innebærer ikke bare tanker og følelser knyttet til et emne, men også hvordan vi handler og reagerer”.

(Asheim, Ivar. 1997. s.27.)

Den oppfattelsen, tanken og troen (kognitiv) en person har, er gjerne knyttet til emosjoner (følelser, affekter) som igjen kan henge sammen med handlingsintensjonen (atferd).

Man kan gjerne ikke alltid sammenligne hvilken holdning en person har i forhold til hvordan man handler. Det en person gir uttrykk for i en sosial sammenheng er gjerne berørt av tanker og følelser, mens når man kommer bort fra denne situasjonen kan atferden stride med det personen ga uttrykk for. (Ilstad, Steinar. 2002)

I boken *hva betyr holdninger? :studier i dydsetikk* beskriver de at en holdning kan betegnes som en innstilling til noe. Der holdning (innstilling) defineres som relativ varig mening og følelser over en idé, person eller et objekt. Denne holdningen blir uttrykket i en væremåte, altså hvordan atferden er. (Asheim, Ivar.1997)

På den ene siden kan holdninger være sterke og fremtredende, men på den andre siden kan de være svake og skjulte. De sterke kan forventes å påvirke atferden i større grad enn de svake. Det vil si at man gjennom overtalelse og planlagt påvirkning kan etablere og endre holdninger. Der i mot kan den svake og skjulte holdningen påvirke atferden der personen ikke bevisst oppfatter et budskap (subliminal persepsjon).

For å endre en persons holdninger har forskere funnet ut at man gjennom moderat frykt har effekt hvis det også gis informasjon om hvordan holdning eller atferden kan endres. (Teigen, Karl. H. 2012)

3 METODE

3.1 Spørreundersøkelse

”En metode er en fremgangsmåte, et middel til å løse problemer og komme frem til ny kunnskap. Et hvilket som helst middel som tjener formålet, hører med i arsenalet av metoder.” (Dalland, 2014. s.112)

De kvantitative metodene gir data i form av målbare enheter. Tallene kan brukes til å beregne antall eller prosent. De kvalitative metodene tar sikte på å fange opp opplevelser og meninger som ikke kan måles eller tallfestes.

For å undersøke hvilke holdninger og atferd førere har til tretthet, har vi hatt en spørreundersøkelse. Dette er en kvantitativ metode. Spørreskjemaet var systematisk oppsatt der de første spørsmålene hadde til hensikt å måle atferden til trafikantene ved hjelp av 4 svaralternativer på hvert spørsmål. I de to siste spørsmålene målte vi holdningene til de spurte, ved hjelp av 2 svaralternativer.

De spurte i undersøkelsen er tilfeldige bilister i forbindelse med en trafikkontroll og tilfeldige studenter på Høgskolen i Nord-Trøndelag avd. Stjørdal. Det var til sammen 97 personer som deltok, 64 menn og 33 kvinner i en alder fra år 18-55+. Vi leverte selv ut arket med spørsmålene i begge tilfellene, og på den måten har vi vært litt i nærheten av en kvalitativ metode, siden vi har hatt personlig kontakt med de spurte. De spurte fikk selv svare på spørsmålene. Anonymiteten er i varetatt på en slik måte at vi ikke så på svarene der og da, men samlet alle skjemaene i en bunke og gikk gjennom disse på et senere tidspunkt. Det eneste vi kan se er hvilken aldersgruppe, om det er mann eller kvinne og svaralternativene det er krysset av for.

Vi valgte en kvantitativ metode da vi var ute etter å måle holdninger og atferd generelt sett i samfunnet, ved hjelp av å omgjøre tall til prosent. Dette er ikke mulig å gjøre med en kvalitativ metode.

3.2 Fra idé til film

Vi hadde vært vårt ønske om hva vi ville jobbe med i denne oppgaven. Marie var interessert i å lage en film, mens Silje var interessert i å undersøke problematikken med bilkjøring og søvn. Vi ble enige om å gjøre kandidatoppgaven i fellesskap, siden vi kunne ”slå” ønskene våre sammen til å lage et produkt om tretthet og bilkjøring.

Tanken vår bak å lage et produkt, en kortfilm, var i sammenheng med våre tidligere erfaringer fra undervisning i klasserom. Vår oppfatning er at elevene blir mer engasjert og er mer mottakelig for en slik undervisningsmetode. Vi mener et slikt verktøy kan anvendes spesielt til å endre eller påvirke holdninger og atferd.

Fra idé til ferdig produkt innebærer en del arbeid. Alt fra å skrive manus, tegne bildekomposisjon, legge en plan for gjennomføringen og redigering. I denne prosessen har vi hatt fokus på å gjøre det enkelt å forstå budskapet, skal kunne anvendes i undervisning og det skal ha en viss estetikk. Det er viktig for oss å forme filmen der man faktisk har mulighet til å påvirke eller endre holdninger til elevene.

Hvordan vi har valgt å gjennomføre og begrunnelse for de valg vi har i kortfilmen har vi skrevet om senere i oppgaven.

4 DATA

4.1 Hva er tretthet og søvn?

Hva som er tretthet vil nødvendigvis ikke ha samme betydning fra person til person, det er ikke et begrep som er definitivt. Slapphet brukes ofte for å utdype tretthet og omvendt.

«Tretthet, normal følelse av behov for hvile etter kroppslig eller tankemessig arbeid over tid, eller ved søvnmangel. Overgangen mellom normal og sykkelig tretthet er flytende og dels avhengig av alder og trening (tilvenning).» (Malt 2009)

Tilstrekkelig søvn er noe alle mennesker trenger for å fungere optimalt. Søvn er et like stort behov i prinsippet som å få i seg mat og drikke. Har man over en lengre periode mangel på søvn vil det endre livskvaliteten og øke sannsynligheten for å ”duppe av”, selv om man ikke ønsker det. Straks man blir sittende rolig en stund kan man lett falle i søvn og dette kan skje hvor som helst.

Alle mennesker er styrt av forskjellige biologiske rytmer. Lys (dag) og mørke (natt) styrer søvnrytmen til oss mennesker. Hormonet melatonin gjør oss søvnige. I mørket vil ikke nervesentret (suprachiasmatic nucleus) bli aktivisert, noe som fører til at melatonin kan sette i gang søvnprosessen ved å strømme ut i blodbanen. Søvn deles inn i 4 stadier i tillegg til Rapid Eye Movements (REM).

Stadium 1: Døsighet stadium, ved dette stadium kan man ikke med sikkerhet si om en person er våken eller sover, ut fra målinger av den elektriske aktiviteten i hjernen. Stadiet blir likevel betraktet som søvn, da det oppstår en svak nedgang av hjerneaktivitet relatert til våkenhet. Mest sannsynlig vil de fleste som sovner av bak rattet befinne seg på dette stadiet.

Stadium 2: Lett søvn. 50% av søvnen skjer her. Hjernebølgene blir roligere, kroppstemperaturen og hjerterytmene synker og pusten blir roligere. Hvis bilen krysser en profilert linje i veibanen kan støyen ha en alarmeffekt som aktiviserer vekkelles prosessen i hjernen, men muligens ikke fort nok til å forhindre en ulykke.

Stadium 3 og 4: Disse er de dypeste søvnstadiene. Hjernen produserer nå langsomme bølger, blodtrykket faller, kroppstemperaturen blir enda lavere og det er nå ingen øye- eller muskelaktivitet. Under bilkjøring vil en fører høyst sannsynlig ikke nå disse stadiene, da det normalt vil ta flere minutter å sovne inn så dypt. Utskillelse av veksthormon, energioppbygging og styrking av immunforsvaret skjer spesielt i stadium 4.

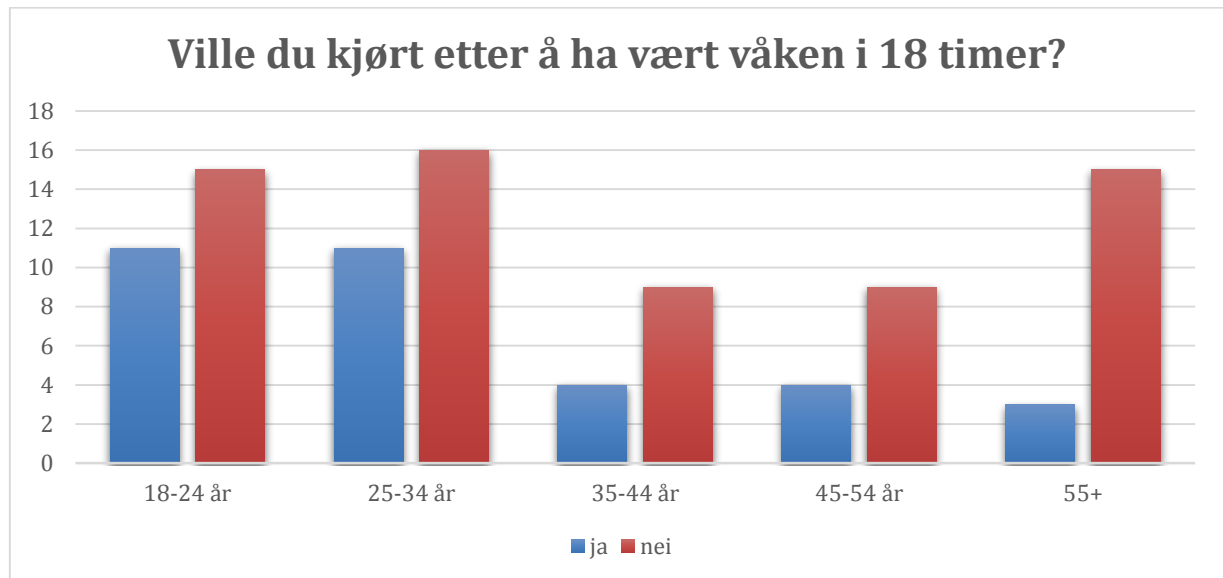
REM-søvn: Omfatter ca. 20 % av all søvn, de fleste drømmer inntreffer i denne fasen. Pusten går raskere og urytmisk, muskler kan periodevis bli lammet, små vibrasjoner og øyebevegelser indikerer dette stadiet. Man har lettere for å våkne fra REM-søvn enn i stadium 3 og 4.

Er man våken lenge vil det påvirke førerens prestasjonsevne på ulike "nivå". Man kan bli ukonsentrert, sint, svekket muskelkraft, irritabel, redusert korttidsminne, beslutningsproblemer, paranoid etc. Som igjen vil ha stor innvirkning på førerens plassering, hastighet, observasjon, reaksjonsevne og konsentrasjon.

Stanford University Medical Center-2000 sammenlignet prestasjon når man er trett til promillenivå. Der når man er våken i 16-17 timer tilsvarer 0,5 promille, 21-22 timer tilsvarer 0,8 prosent og 25-30 timer tilsvarer 1,0 promille. (Moe, Dagfinn. 2008. s. 87-93)

I følge forskning.no bør barn sove minst 9 timer, ungdommer 8-9 timer og voksne mellom 7,5-8 timer per natt. Dette vil variere noe fra person til person, og er en gjennomsnittlig beregning. (Holen, Siv. 2006)

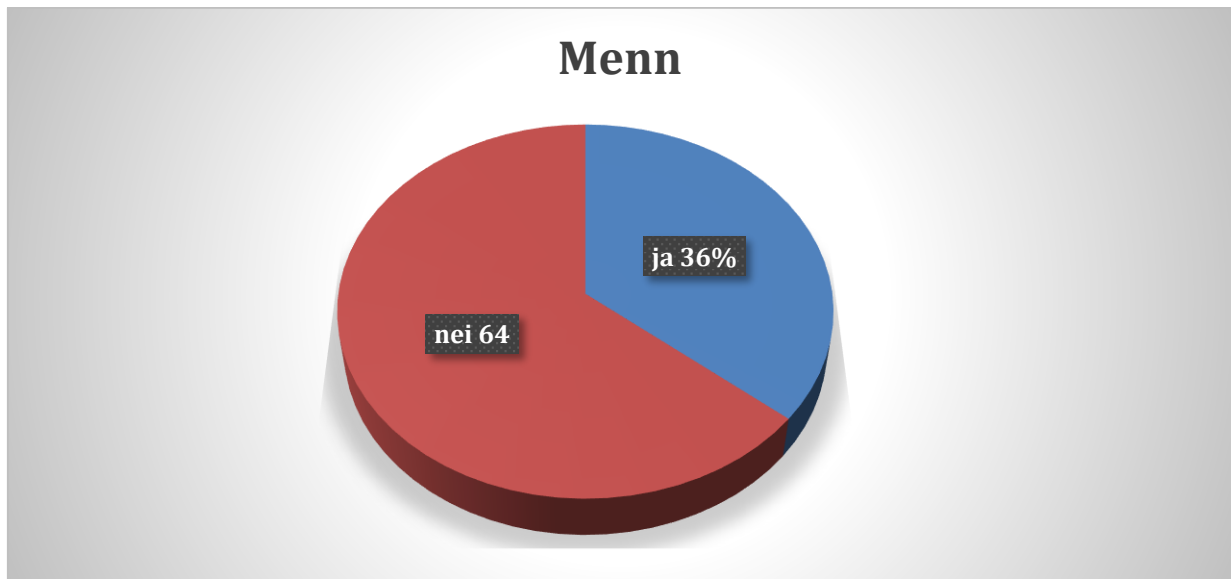
4.2 Spørreundersøkelse



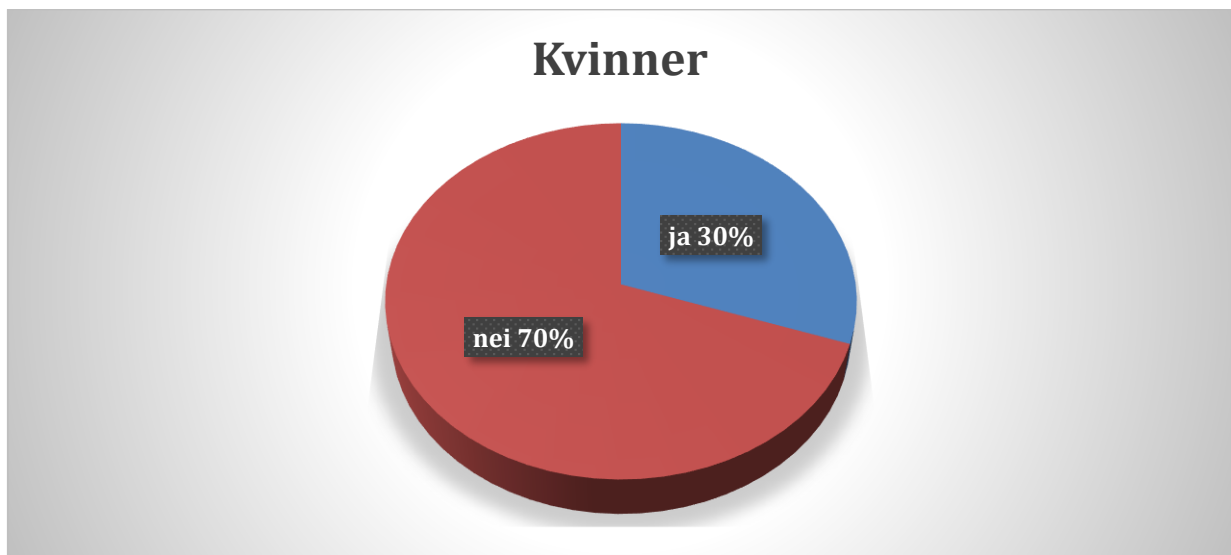
Figur 1.1 alle spurte

Figuren 1.1 viser at gruppen 18-24 år og 25-34 år er de gruppene som er mest villig til å kjøre med lite søvn. Tallene synker noe etter passerte 35 år. De som er minst villige til å kjøre etter 18 timer våken er 55+, ca. 17%. I aldersgruppen 18-24 år er det ca. 42% som er villig til å kjøre etter 18 timer, og i aldersgruppen 25-34 år er det ca. 41%.

Det ble også spurt i undersøkelsen om noen var villig til å kjøre bil etter å ha drukket alkohol tilsvarende en promille på 0,5. Dette svarte samtlige nei på.



Figur 1.2 Ville du ha kjørt etter å ha vært våken i 18 timer?



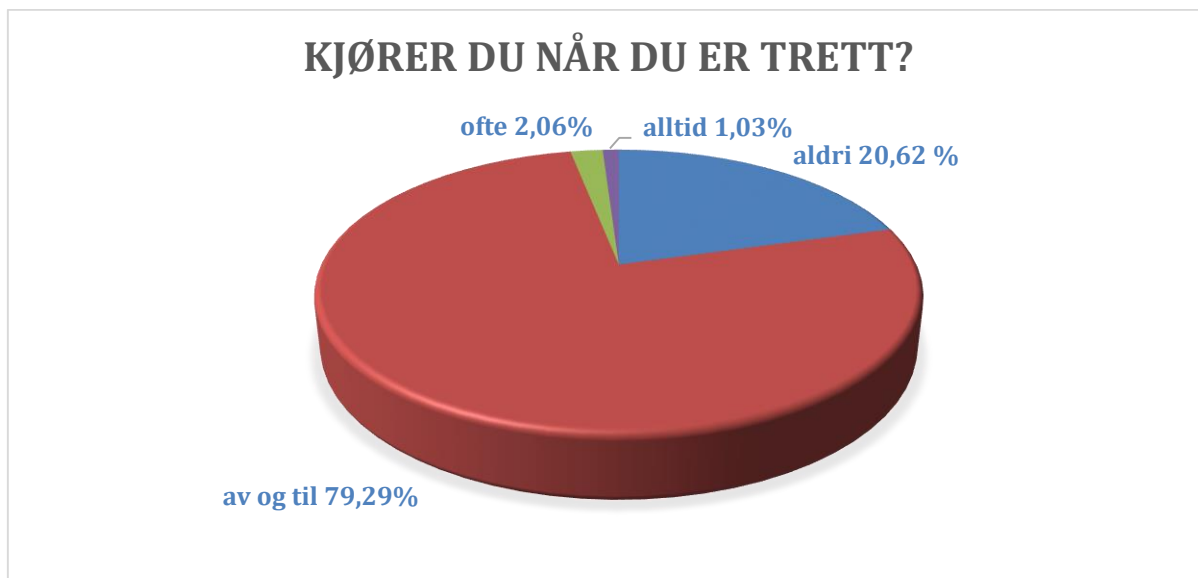
Figur 1.3 Ville du kjørt etter å ha vært våken i 18 timer?

Figur 1.2 Menn

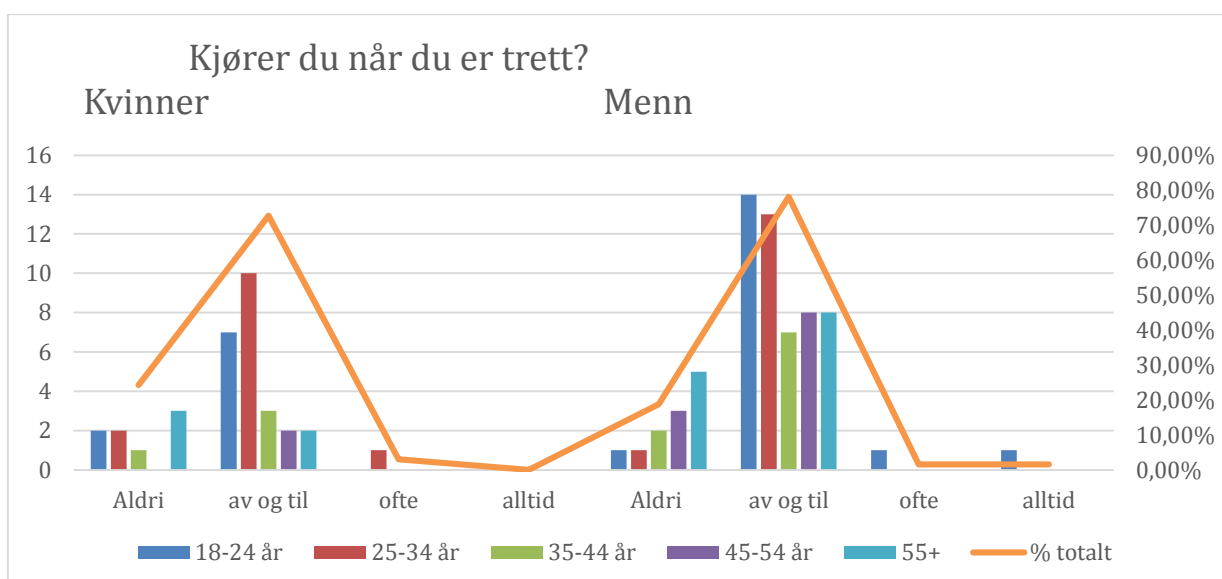
Hvis vi ser på aldersgruppen 18-24 år er det 53 % som er villig til å kjøre etter å ha vært våken i 18 timer. I motsetning til aldersgruppen 55+ der 15% svarte ja på det samme.

Figur 1.3 Kvinner

Hvis vi isolert sett ser på aldersgruppen 18-24 år, ville ca. 22% av kvinnene kjørt, 25-34 år ca.46%. Aldersgruppen 35-44 år er det 25% som svarte ja på å kjøre etter å ha vært våken i 18 timer.

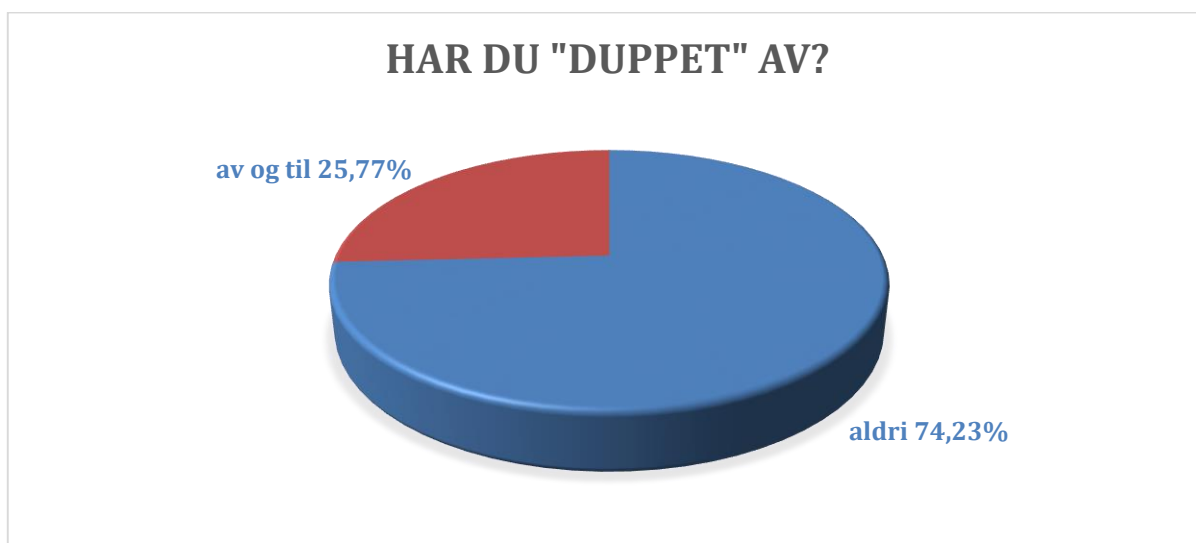


Figur 2.1 viser alle i undersøkelsen.



Figur 2.1.2 viser alle i undersøkelsen

Figur 2.1 viser alle spurte i undersøkelsen hvor størstedelen har svart at de kjøre bil av og til selv om de er trøtte. Figur 2.1.2 viser antall spurte fordel på menn og kvinner hvor totalen for gjennomsnittet per svaralternativ er oppgitt i prosent. Det kommer frem at menn i aldersgruppen 25-34 år med 93% er de som kjører oftest av og til når de er trøtt, etterfulgt av 18-24 år med 82%. Av mennene som svart aldri kommer aldersgruppen 55+ med 38% best ut, etterfulgt av 45-54 år med 27%, aldersgruppen 18-24 år ligger på 6%. Av kvinnene som svarte av og til er aldersgruppen 45-54 år med 100% høyest representert, etterfulgt av 18-24 med 78%. På svaralternativ aldri, var det det kvinner i aldersgruppen 55+ men 60% som kom best ut, etterfulgt av 35-44 år med 25%. Aldersgruppen 18-24 år ligger på 22%.



Figur 3.1 viser alle i undersøkelsen

Av mennene var det 30% som svarte at de har «duppet» av, av og til. Aldersgruppen 25-34 år er høyes representanter med 50%, etterfulgt av 45-54 år med ca. 45%, ungdommen (18-24 år) 24%. Av alle kvinnene var det 18% som svarte av og til. Kvinner i aldersgruppen 35-44 år ca. 25%, 25-34 år ca. 23% og ungdommen 11%.

ALDER	ALDRI	AV OG TIL
18-24 år	80,77%	19,23%
25-34 år	62,96%	37,04%
35-44 år	69,23%	30,77%
45-54 år	61,54%	38,46%
55+	94,44%	5,56%

Figur 3.1.2 viser alle i undersøkelsen i gitte aldersgrupper

Figur 3.1 og figur 3.1.2: Alternativene ofte og alltid var også med i undersøkelsen, men ingen valgte disse to alternativene.

4.3 Sekundærdata

Under har vi tabeller fra andre kilder som vi mener er relevante i forhold til våre egne funn fra spørreundersøkelsen. Disse vil vi drøfte opp mot våre egne funn senere i oppgaven.

Tabell 2.1 Sannsynlige medvirkende faktorer til dødsulykkene i perioden 2005–2012**

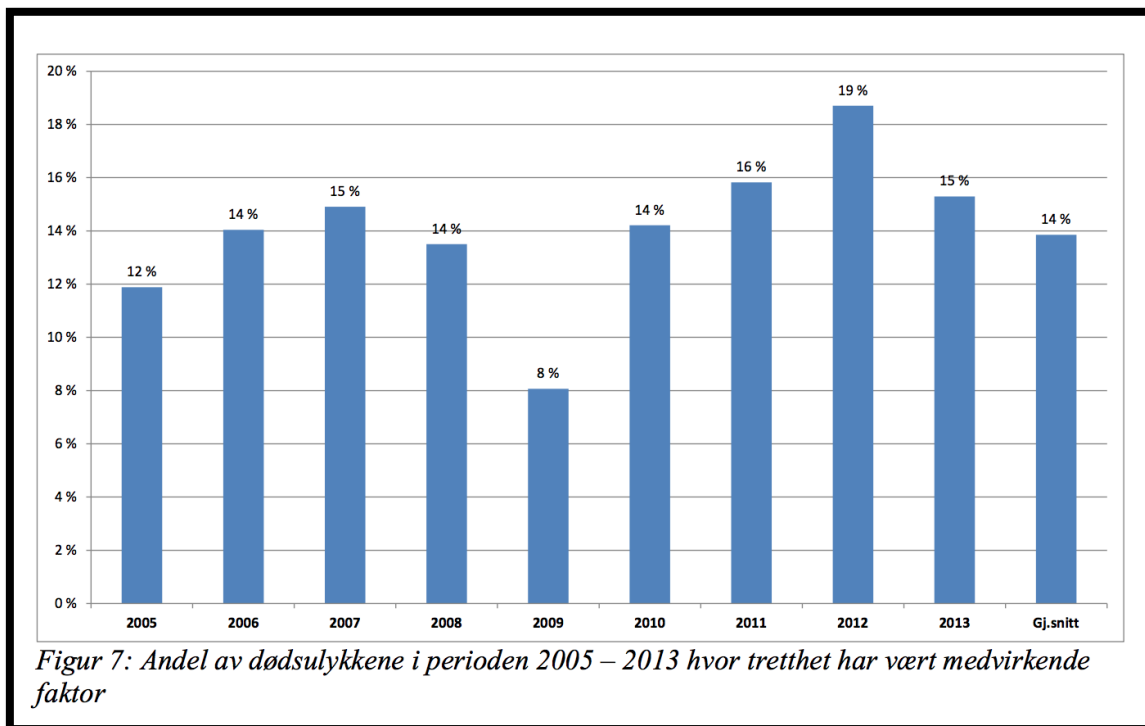
Medvirkende faktorer	Andel av dødsulykkene	
	Gj.snitt 2005–2012	2012
Faktorer knyttet til trafikantene		
Manglende førerdyktighet *	54 %	60 %
Høy fart etter forholdene/godt over fartsgrensen	45 %	28 %
Ruspåvirkning	22 %	24 %
Tretthet/avsøvning	14 %	19 %
Sykdom	10 %	9 %
Mistanke om selvvalgt ulykke	6 %	6 %
Faktorer knyttet til veg- og vegmiljø	27 %	29 %
Faktorer knyttet til vær- og føreforhold	16 %	15 %
Faktorer knyttet til involverte kjøretøy	22 %	24 %

* Omfatter ulykker som skyldes manglende teknisk kjøretøybehandling og informasjonsinnhenting, feil beslutninger av føreren, hasardiøs kjøring og manglende kjøreefaring.

** Tall i tabellen er hentet fra Statens vegvesens rapport nr 196 Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2012

Tabell 2.1 viser at de mest vanlige medvirkende årsakene til at det skjer en dødsulykke er knyttet til trafikantene. Faktorer knyttet til veg- og vegmiljø er en medvirkende årsak i 27 prosent av dødsulykkene og faktorer knyttet til ett av de involverte kjøretøyene i 22 prosent av dødsulykkene.

Figur 4.1 Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017. s.30



Figur 4.2 Halvorsen, Ivar. (2014). s.16

Tabell 2.1. Antall og andel som har sovnet (det siste året og tidligere), som har vært redd for å sovne, men som aldri har sovnet og som verken har sovnet eller vært redd for å sovne mens de har kjørt bil.

Har sovnet/har aldri sovnet	Erfaring med trøtthet og innsøvning	Antall	Andel
Har sovnet	Sovnet siste år	166	11,0
	Sovnet tidligere	512	33,8
Har aldri sovnet	Vært redd for å sovne	602	39,8
	Ikke vært redd for å sovne	214	14,1
	Husker ikke	19	1,3
Hele utvalget		1513	100

Kilde: TØI rapport 706/2004

Tabell 2.1 viser at de fleste har et forhold til trøtthet og innsøvning bak rattet. Bare 19 respondenter husker ikke om de, hvis de ikke har opplevd å sovne bak rattet, allikevel har følt seg så trøtte at de har vært redde for å sovne. Videre er det kun 14,1 prosent i utvalget som aldri har sovnet og som heller aldri har vært redde for å sovne. Til sammen er det 44,8 prosent oppgir at de har sovnet eller duppet av et kort øyeblikk mens de har kjørt bil (enten siste år eller tidligere), og ca. 40 prosent har følt seg så trøtte at de har vært redde for å sovne, men har aldri sovnet.

Figur 4.3 Nordbakke, Susanne. (2004) TØI-2004. s.10

4.1.3 Innsøvning etter alder

Tabell 4.3. viser sammenhengen mellom alder og erfaring med innsøvning og trøtthet bak rattet.

Tabell 4.3. Erfaring med innsøvning og trøtthet bak rattet etter alder*.⁹

		18-25 år	26-35 år	36-45 år	46-55 år	56-61 år	Totalt
Har sovnet	Sovnet siste år	14,5	9,8	9,4	11,2	12,8	11,1
	Sovnet tidligere	16,4	31,9	38,9	41,0	39,6	34,3
Har ikke sovnet	Redd for å sovne	43,2	44,0	40,9	34,8	38,0	40,3
	Ikke redd for å sovne	25,9	14,3	10,9	13,0	9,6	14,3
Total		100	100	100	100	100	100
N=		220	398	350	339	187	1494 ⁹

*p=0,001 (kji-kvadrat test)

Kilde: TØI rapport 706/2004

Figur 4.4 Nordbakke, Susanne. (2004) TØI-2004. s.32

4.4 Nullvisjonen

Myndighetene har en visjon der det ikke skal forekomme drepte eller hardt skadde, denne visjonen kalles 0-visjonen. Visjonen har tre grunnpilarer: etikk, vitenskapelighet og ansvar. Et menneske er unikt og uerstattelig, og da kan man ikke akseptere at et stort antall hvert år blir drept eller hardt skadd. Når man skal jobbe mot et slikt felles mål, er det flere ledd for at denne visjonen skal kunne oppfylles. Myndighetene og trafikanten har et delt ansvar, der myndighetene skal sørge for at trafikksystemet er sikkert og trafikanten skal overholde reglene. Men man må erkjenne at mennesker kan gjøre feil, så derfor blir det fokusert på at "...Én enkelt feilhandling skal ikke føre til død". (Statens vegvesen. 2014)

Vi jobber mot nullvisjonen der blant annet regjeringen har som etappemål å endre trafikantatferd. (St. Meld. 26 s.197) Regjeringer vil redusere antall møteulykker og utforkjøringsulykker. Det dybdeanalysen som SINTEF gjennomførte i år 1999, viser at 30 % av ulykkene er avsovning. Dette var den største andelen i prosent av årsakene. Dette viser igjen at det er et viktig arbeid mot tretthet i trafikken. (Moe, Dagfinn. 2008.)

5 UTVIKLING AV PRODUKTET

5.1 Formål /intensjonen vår

På bakgrunn av vår spørreundersøkelse og diverse data ønsker vi å endre og/eller påvirke holdninger og atferd til tretthet og bilkjøring. Vi mener en god arbeidsmåte i undervisningssammenheng er gjennom å vise en kortfilm.

5.2 Hva filmen inneholder/ forteller

Filmen starter med å stille spørsmålet: ”Hvilke holdninger har du?” for å vekke tanker, følelser og mottakeren kan sammenligne seg opp i mot sin egen handlingsintensjon. Det er dette vi ønsker de skal ha med seg gjennom kortfilmen. Man får se hvordan filmen slutter, der en person ligger på veien med en bil i bakgrunnen (er påkjørt).

Man blir kjent med to personer, en som er trett og en som er påvirket av alkohol. Man følger personene hver for seg til de henter bilnøklene. Man blir opplyst om at den trette: ”Han har nå vært våken i 18 timer. Han har nå en tilsvarende promille på 0,5” og den som er påvirket av alkohol ” Han har nå drukket tre øl. Han har nå en tilsvarende promille på 0,5.”

Videre i filmen får man se begge personene parallelt med hverandre. Her blir man opplyst hvordan de er påvirket i forhold til syn og reaksjonstid. Man følger de på veien til de kjører på personen som man fikk se i begynnelsen. Til slutt får man teksten: ”Konsekvensen er den samme! Hva gjør du?”

5.3 Virkemidler

Gjennom kortfilmen har vi brukt virkemidler for å fremme budskapet vårt. Vi har fokusert på lyd, tekst og mottakerens egen persepsjon.

5.3.1 Lyd

Musikk er brukt for å skape en spesiell stemning. Vi ønsker å få frem at det er et alvorlig og dystert tema. Har også valgt å kutte ut bakgrunnslyden, der vi kun har lydeffekt på når de setter seg inn i bilen og starter motoren. Dette for å forsterke at nå gjør de noe de ikke burde gjøre og for å ikke forstyrre kortfilmens budskap/fortelling.

5.3.2 Tekst

Teksten er også et virkemiddel for å opplyse og fremme seeren om bakgrunnsinformasjon om de ulike karakterene og vårt budskap med filmen. Der vi ønsker å gi en faktaopplysning og bevisstgjøring.

I kortfilmen har vi stilt dramatiske spørsmål som: ”hvilke holdninger har du og hva gjør du?”. Disse spørsmålene blir ikke besvart i filmen, men det er opp til mottakeren å ta stilling til dette. Som igjen gir et godt grunnlag for å brukes i undervisningssammenheng.

5.3.3 Persepsjon

Vi ønsker at mottakeren skal blir emosjonelt berørt. For å oppnå dette har vi fokusert på ansiktsuttrykk, musikk og bilder. Dette bidrar til at man lettere kan leve seg inn i filmen og holde på mottakerens oppmerksomhet, som igjen fører til at mottakeren lettere kan ta til seg budskapet. Gjennom bilde har vi brukt den samme bilen for å forsterke at det er det samme om man er ruset eller trett, man kjører i den samme tilstanden og konsekvensen er lik.

Det som ikke kommer godt nok frem i filmen er at de begge får en melding der det står: ”kommer du bort en tur?” For å få fortalt vår historie, har det ikke noe betydning om dette er utydelig. For dramaturgien i historien er meldingen ”lokkemiddelet” for å få dem ut i bilen. Mottakeren kan gjøre seg opp noen tanker selv på hva dette kan være og bygge refleksjon (mening) etter hva de kan kjenne seg igjen i. Som igjen kan gi en bedre tilknytning til temaet. (Balterzen. Rolf. K. 2012)

6 ANVENDELSE AV FILMEN

Denne kortfilmen kan brukes på teorikurs i opplæring for klasse B. Man kan anvende ulike arbeidsmåter der man for eksempel kan bruke det som et analyseverktøy. Der man gjennom diskusjon/dialog fremmer viktige og sentrale elementer omkring det denne kortfilmen viser.

Noen forslag fra læreplanen er: Trafikalt grunnkurs tema 1.3, mennesket i trafikken.

Momenter som omhandler kjøreprosessen, promillegrenser, emosjoner, skikket jf.

Vegtrafikkloven §21 og §22. Og i oppsummeringen av trinn 4 (4.1.4). Både på trinn 1 og 4 jobber man høyt på nivåene på GDE-matrisen, innen bevisstgjøring av selvinnsikt og holdninger. (Læreplan klasse B. 2013)

I den didaktiske relasjonsmodellen må man i en undervisningssammenheng ta stilling til de ulike faktorene i modellen. Alle disse faktorene henger sammen og påvirker hverandre.

Innenfor elevforutsetninger må man tilpasse undervisningen etter elevenes ulike læringsstiler.

Man kan kategorisere dem inn i auditive, visuelle, kinetiske og taktile. Ved å vise en film og diskutere denne etterpå vil man på denne måten å jobbe på treffe først og fremst de visuelle og de auditive. (Sylte, Anna.L.2013 s.53 og 93)

<i>Ha en verdiforankret grunnholdning</i>	Velge Granske	Generalisere Gjennomføre	Gjøre til sitt eget Påvirke
<i>Verdsette</i>	Godta/ Sette pris på	Ta initiativ Se forbindelser	Se ulikheter Avgjøre
<i>Motta/ reagere på</i>	Være klar over Følge med	Være seg bevisst Oppdage	Akseptere Ta ansvar for

Figur 5.1 Holdningsmål (Loeng, Svein. 2013.)

Ved anvendelse av denne arbeidsmåten i undervisning ønsker vi å påvirke dem til å nå et høyt nivå på holdningsmål. Der de vil ha en verdiforankret grunnholdning til å kjøre når man er trett. Vi ønsker at holdningen og atferden skal være sterk. Men klarer vi å få elevene til det

nivået der de mottar/ reagerer på undervisningen. Har vi klart å skape en bevisstgjøring og opplyse dem om at dette er noe man må ta ansvar for.

7 DRØFTELSE

Vi fant ut ganske tidlig at det er vanskelig å skille holdninger og atferd. Selv om atferd ikke står kontret i problemstillingen vår, så henger denne sammen med holdningene til førere, derfor har vi valgt å måle både holdninger og atferden til førere i trafikken i spørreundersøkelsen vi gjennomførte. Ut i fra dette var grunnlaget for kortfilmen, der vi ønsket å sette holdninger ”opp mot” atferd.

7.1 Hvilke holdninger har førere til tretthet?

Vi finner det svært merkelig at det ikke er nevnt i nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017, noen form for oppfølgingstiltak mot avsovning eller tretthet. Når offentlige etater mener ”det er et stort behov for økt kunnskap og bevissthet rundt dette temaet.”

(Tiltaksplan. 2014-2017 s.47). Hvis myndighetene mener det er nødvendig med økt kunnskap på dette området, men ikke lager videre tiltak for å gi den generelle befolkningen denne kunnskapen, hvordan mener de da befolkningen skal få tak i denne informasjonen?

Vi gjorde denne oppdagelsen veldig tidlig, det var derfor vi valgte å lage en kortfilm som en løsning/tiltak som vi håper vil kunne oppnå dette.

Vår spørreundersøkelse viser at aldersgruppen 18-24 år er de som er mest villig til å kjøre etter å ha vært våken i 18 timer, 42 % svarte ja på dette. Ut fra vår undersøkelse er guttene i aldersgruppen høyere representert enn jentene. Fra 35 år og oppover synker villigheten betraktelig. Vi synes det er skremmende at så mange ungdom har en holdning som tilsier de synes det er greit å kjøre med ”promille” i trafikken. Ser vi på spørsmålet der alle svarte nei på om de ville kjøre i alkoholpåvirkning, kan vi anta at det gjerne mangler kunnskap og bevisstgjøring rundt det å kjøre bil når man er trett. Dette kan også henge sammen med at man kan se på dette som allment akseptert (samfunnets norm). Ungdommer mellom 18-24 år er de som også kjører mest i helgene og på natt, gjerne med venner i bilen som skal til og fra fest. Hvis vi da tenker på at de har vært lenge våkne og har svekket konsentrasjonsevne på grunn av dette, uerfarenheten, gruppepress om fart, høy musikk og de distraksjonene det ellers kan medføre å ha med passasjerer, utgjør disse sjåførene en STOR risiko i trafikken, både for seg selv, passasjerene og medtrafikanter.

I aldersgruppene 25-54 år er det en høyere prosent som har "duppet" av bak rattet. (25-34 år 37%, 35-44 år 31%, 45-54 år 38%) Her er ungdommene i midlertid lavere representert med 19%. Dette tror vi kan komme av at i de øvre aldersgruppene har personene hatt førerkortet lengre enn ungdommen. Gitt at de har fått sertifikatet som 18 åring. De har dermed mer erfaring som fører av bil og flere mil bak seg. Sannsynligheten er større for at disse har kjørt bil når de er trette. Og som deretter har en større sannsynlighet for å ha "duppet" av. Forhåpentligvis har de "lært" at dette ikke skal skje igjen og endret holdning til å kjøre når man er trett. Vi ønsker ikke at det skal gå så langt at det må bli en erfaring før det skal endre en holdning. Vi vil påvirke dem på en slik måte med bevisstgjøring og kunnskap før denne erfaringen inntreffer. Når vi ser på figur 4.1 hvor vi ser på faktorene knyttet til trafikantene er tretthet/avsovning den fjerde største medvirkende faktoren av dødsulykkene i 2012.

Ser vi så på spørsmålet "kjører du når du er trett", er det 79,29 % av alle spurte, som kjører av og til når de er trett. Hvis vi da kan se en sammenheng i de som av og til har duppet av, er sjansen for at de som dupper av er de som kjører når de er trette. Siden det er ca. 26 % som svarer at de har duppet av er sannsynligheten store for at disse 79,29 % er potensielle kandidater og utgjør dermed en stor risiko.

Som nevnt tidligere er det ikke per dags dato nevnt noen videre tiltak mot tretthet i trafikken. I henhold til Nasjonal transportplan 2014-2017 har regjeringen som mål at det ikke skal være mer enn 500 drepte og hardt skadde i år 2024. (s.196) Da gjør vi igjen oss opp tanken om hvorfor det ikke er videre tiltak med fokus på tretthet eller avsovning i trafikken når det er en så stor medvirkende årsak til dødsulykker. Dybdeundersøkelsen til SINTEF av møte- og utforkjøringsulykker på rette veistrekninger i år 1999 viser at 30 % av de 119 ulykkene var på grunn av avsovning. I vår undersøkelse kom det frem at ca.26 % har duppet av. Noe som sier oss at behovet for tiltak er stort, det burde settes i gang strakstiltak. Vi synes ikke det er akseptabelt at det ikke er prioritert av myndighetene.

Undersøkelsen som ble gjennomført ved TØI i 2004 som vist i figur 4.4, der spørsmålet er om de har sovnet tidligere, ser vi at de har brukt en litt annerledes aldersgruppe enn det vi har valgt å bruke i vår spørreundersøkelse (3.1.2). Det vi ser er at det varierer i aldersgruppene 18-54/55 år der det ligger variasjoner på mellom 3-8 %. Aldersgruppen 55+/56-61 år var forskjellen på ca. 34 %. Det er muligheter for at denne forskjellen er så stor siden vi ikke har hatt noen øvre aldersgrense.

Den forskjellen som er der kan komme av at antallet i vår spørreundersøkelse er relativt lav (97 stk.). Det er 11 år siden TØI hadde denne undersøkelsen, så vi må også ta i betraktning at samfunnet er i konstant endring, at dette også kan være en medvirkende årsak til forskjellene. Sett på den andre siden er prosentavvikene så lave at våre resultater fremmer en reel tendens. Det må presiseres at dette gjelder aldersgruppene 18-54/55 år. ”Det primære er HVA man har funnet, ikke HVOR mange man har funnet det hos.” (Moe, Dagfinn. 2008. s.35)

7.2 Hvordan kan vi påvirke holdninger gjennom en kortfilm?

Vi har valgt å sette holdningen til å kjøre med promille opp mot tretthet. Dette fordi førere gjerne har en sterk holdning til den ene problemstillingen, alkohol. De to tilstandene kan i stor grad sammenlignes. Dette med tanke på observasjon og reaksjonstid osv.

Hvordan vi kan endre holdningen og atferden til førere gjennom en film kan man sees på at det er mest effektive der målpersonen klarer å identifisere seg. Dette med grunnlag i budskapet og bearbeiding av dette med at mottakeren gjennomfører den atferden som er budskapet for kortfilmen. ”En mulig forklaring er at kampanjer er mest effektive når målpersonen identifiserer seg med budskapet og bearbeider budskapet idet han eller hun gjennomfører den atferden som er mål for kampanjen” (Phillips, Ross Owen. 2010)

Ser vi på den statistikken som viser i hvilken retning ulykker med tretthet som en medvirkende eller eneste faktor er på vei, siden statens vegvesen tok bort kampanjen ”stopp og sov 15 min”. Har den økt for hvert år siden 2009 til dags dato. Dette ser vi på som et stort problem og ønsker ikke at denne utviklingen skal fortsette i feil retning. Det er gjort en undersøkelse i perioden kampanjen varte som viste at flere enn før byttet sjåfør eller stoppet for å sove. (Moe, Dagfinn. 2008. s.86) Dette viser oss at kampanjer virker. Hvis vi ser på figur 4.2 viser den at året (2009) er lavest med 8 % året etter kampanjen, hvor vi kan anta kampanjen enda har virkning. Fra år 2010 øker prosenten betraktelig der det er 2 år siden kampanjen er avsluttet, kan man med sannsynlighet anta at er den ”glemt” på grunn av økningen.

Vil så en endret holdning være tilstrekkelig for å endre atferd? Ser vi på holdningsmål figur 5.1, er et ønske fra oss at de er eller kommer opp på et høyt nivå. I hvilken grad vi får til å

gjøre dette avhenger av flere faktorer. Hvis vi ser på Den didaktiske relasjonsmodellen har vi i en undervisning mange faktorer å ta stilling til. Der det spesielt, for å nå målet vårt, må være en elevgruppe som har gode forutsetninger for å diskutere og ha en god dialog etter at filmen er vist. Har man kun vist filmen for å ikke analysere denne etterpå, vil man ikke kunne skape en indre/ytrefleksjon, og man har bare berørt temaet gjennom den visuelle eleven. Skal vi derimot treffe den største elevgruppen må vi ta stilling til den visuelle og auditive eleven. Å bruke en arbeidsmåte som fremmer dialog og diskusjon, passer bra til de elevene som er auditive.

Men hva gjør vi med de elevene som ikke er visuelle eller auditive? Det vil til fordel for elevene og undervisningen være en fordel å ha en slik lærestil. Har de resterende elevene en lærestil som kinetisk eller taktil, mener vi at vi allikevel skal få til å skape motivasjon og engasjement når man viser en film og diskuterer etterpå. På bakgrunn av vår erfaring, vil det virke motiverende for elevene, der elevene får en fin variasjon i undervisningen.

Grunnlaget for dialogen og diskusjonen er spørsmålene ”Hvilke holdninger har du?” og ”Hva gjør du?”. Her vil vi ha frem hvilke holdninger elevene har og hvilken atferd de har og kommer til å ha. Som nevnt tidligere er målene på trinn 1 og 4 høyt på GDE-matrisen, der de skal bli bevisst på selvinnsikt og holdningene sine. Her har vi en god mulighet til å bevisstgjøre elevene og gi dem kunnskap om temaet.

Vi har oppnådd vårt budskap når vi får elevene til å ha en sterk holdning og der de ikke vil la seg påvirke av det sosiale samspillet de befinner seg i med ”dårlige” holdninger. Det som er fordelene med en sterk holdning, er at man vil kunne forvente at man kan påvirke holdningen videre i det sosiale miljøet personen befinner seg i. Slik at flere som har svake og/eller ”dårlige” holdninger kan endre dette til en sterk og positiv holdning. Som igjen kan gi en endret atferd.

Vi håper å kunne endre en holdning, eller øke bevisstheten og gi kunnskap til elevene i opplæring på klasse B gjennom kortfilmen og dialog. Ser vi på de resultatene vår spørreundersøkelse ga, er det akkurat denne målgruppen vi må jobbe med, slik at man kan unngå ulykker der førere kjører når de er trette, siden det er de som har den høyeste ”terskelen” til nettopp dette. På denne måten kan vi være med på å jobbe opp mot visjonen om null drepte eller hardt skadde.

8 OPPSUMMERING

Ungdommer er de som har den verste holdningen til tretthet, men de har ikke duppet av i like stor grad som den eldre aldersgruppen. Dette kan henge sammen med de ulike erfaringene i trafikken mellom aldersgruppene.

Holdninger kan påvirkes, men det er når de handler etter ønsket atferd vi har oppnådd målet vårt.

Vårt produkt kan man si er et tiltak til trette førere. Der regjeringen ikke har satt opp tiltak etter 2009. Vi mener at tretthet og avsovning burde være mer i fokus i opplæringen og ønsker gode tiltak til de som allerede har førerkort. Kortfilmen vi har laget har en stor anvendelses mulighet.

Vi ønsker å gi elevene en opplevelse med å se kortfilmen og refleksjonen rundt denne i ettertid, og på den måten gi dem kunnskap som fører til læring, som igjen kan ha muligheten til å endre holdning, som i større grad kan øke ønsket adferd i trafikken.

På veien videre kunne det ha vært interessant å fått en evaluering om denne kortfilmen vil kunne fungere slik som intensjonen vår er.

9 KILDER

Asheim, Ivar.(1997). *Hva betyr holdninger? Studier i dydsetikk*. Utgitt: Tano Aschehoug AS

Balterzen, Rolf. K. (2012) *Digitale fortellinger i skolen*. Hentet 17.02.2015 fra:

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2d/Digitale_fortellinger_i_skolen%28versjon_2012%29.pdf

Dalland, Olav. (2014) *Metode og oppgaveskriving*. (5.utgave, 3.opplag) Oslo: Gyldendal Norsk Forlag AS

Halvorsen, Ivar. (2014). *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2013. Rapportnummer 302*. Vegdirektoratet Hentet 15.01.15 fra:

http://www.vegvesen.no/attachment/642214/binary/966644?fast_title=Dybdeanalyser+av+d%C3%B8dsulykker+i+vegtrafikken+2013.pdf

Holen, Siv. (2006) *Livsviktig søvn*. Hentet 25.02.15 fra:

<http://forskning.no/helse-forebyggende-helse-stress-sovn/2008/02/livsviktig-sovn>

Ilstad, Steinar. (2002). *Generell psykologi* (6.Utgave) Trondheim: Tapir akademisk Forlag

Loeng, Svein. (09.10.2013). PowerPoint undervisning: Mål.

Moe, Dagfinn. (2008) *Mennesket, risiko og kjøreatferd*. Trondheim

Malt, Ulrik. (2009) *Tretthet*. Store norske leksikon. Hentet 20.02.15 fra:

<https://sml.sn.no/tretthet>

Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på veg 2014-2017.

Nordbakke, Susanne. (2004). TØI rapport 706/2004. *Trøtte typer på tur. Trøtthet og innsøvning bak rattet – erfaring, kunnskap og atferd blant yrkesførere og privatbilister*. Oslo

Norsk helseinformatikk. (2013) *Tretthet*. Hentet 19.02.15 fra:

<http://nhi.no/pasienthandboka/sykdommer/kreft/tretthet-veiviser-1272.html>

Phillips, Ross Owen. 2010. *Trafikksikkerhetsåndboken*. 7.3. *Trafikantinformasjon og kampanjer*. (TØI) Hentet 25.02.15 fra:

<http://tsh.toi.no/doc726.htm>

Statens vegvesen. (2014). *En visjon om null drepte i trafikken*. Hentet 22.02.15 fra:

<http://www.vegvesen.no/Om+Statens+vegvesen/Media/Dette+mener+Statens+vegvesen/Nullvisjonen>

Svardal, F. (2013). *Sosialpsykologi*. Store norske leksikon. Hentet 15.01.15 fra:

<https://snl.no/sosialpsykologi>

Sylte, Anna.L.(2013) *Profesjonspedagogikk: Profesjonsretting/yrkesretting av pedagogikk og didaktikk*. (1.utgave, 1.opplag) Gyldendal Norsk Forlag AS.

Teigen, Karl. H. (2012) *Holdning*. Store norske leksikon. Hentet 20.01.15 fra:

<https://snl.no/holdning>

Vegdirektoratet. (2013). Læreplan for førerkortklasse: B, B kode 96 og BE.

Håndbok 252.

Vegtrafikklovgivningen 2013. *Vegtrafikklovgivningen 2013: Vegtrafikkloven med trafikkregler og forskrifter*. (53.utgave) Oslo: Cappelen Damm AS.

Østbye, Helge. (1990) *Metodebok mediestudenter: en innføring i kvantitativ metode*. Bergen: Institutt for massekommunikasjon, Universitetet i Bergen. Hentet fra:

http://urn.nb.no/URN:NBN:no-nb_digibok_2007081401029

St. Meld. Nr. 26. (2012-2013) *Nasjonal Transportplan 2014-2023*.

10 VEDLEGG

10.1 Spørreundersøkelse

Er du yrkessjåfør? ja/ nei

Kvinne Mann

Alder:

18-24 år

25-34år

35-44år

45-54år

55+

1. Kjører du når du er trett? aldri/ av og til/ ofte/ alltid

2. Har du «duppet av» bak rattet? aldri/ av og til/ ofte/ alltid

3. Når tid på døgnet vil du si det er størst sjanse
for at du kjører når du er trett? Morgen/ ettermiddag/ kveld/ natt

4. Kjører du når du er ruspåvirket? aldri/ av og til/ ofte/ alltid

Utenom spesielle situasjoner:

5. Ville du ha kjørt etter å ha vært våken i 18 timer? ja/ nei

6. Ville du ha kjørt etter å ha drukket 2 stk. 0,5 l øl (4,5%)? ja/ nei

10.2 Data fra undersøkelsen

	Kvinne (antall 33)				Mann (antall 64)			
Alder	Aldri	av og til	ofte	alltid	Aldri	av og til	ofte	alltid
18-24 år	2	7			1	14	1	1
25-34 år	2	10	1		1	13		
35-44 år	1	3			2	7		
45-54 år		2			3	8		
55+	3	2			5	8		
	Har du "duppet av" bak rattet?							
	Kvinne				Mann			
Alder	Aldri	av og til	ofte	alltid	Aldri	av og til	ofte	alltid
18-24 år	8	1			13	4		
25-34 år	10	3			7	7		
35-44 år	3	1			6	3		
45-54 år	2				6	5		
55+	4	1			13			
	Når tid på døgnet vil du si det er størst sjans for at dukjører når du er trett?							
	Kvinne				Mann			
Alder	morgen	ettermid.	kveld	natt	morgen	ettermid.	kveld	natt
18-24 år	3	3	1	2	3	3	1	10
25-34 år	3	1	3	6	1		1	12
35-44 år				4	1	1		7
45-54 år				2	1	1	2	7
55+		2		3	2	2	3	6
	Kjører du når du er ruspåvirket?							
	Kvinne				Mann			
Alder	Aldri	av og til	ofte	alltid	Aldri	av og til	ofte	alltid
18-24 år	9				17			
25-34 år	13				14			
35-44 år	4				9			
45-54 år	2				11			
55+	5				13			

ville du ha kjørt etter å ha vært våken i 18 timer?						
Kvinne				Mann		
Alder	ja	nei			ja	nei
18-24 år	2	7			9	8
25-34 år	6	7			5	9
35-44 år	1	3			3	6
45-54 år		2			4	7
55+	1	4			2	11
ville du ha kjørt etter å ha drukket 2 stk. 0,5 l øl (4,5%)?						
Kvinne				Mann		
Alder	ja	nei			ja	nei
18-24 år		9				17
25-34 år		13				14
35-44 år		4				9
45-54 år		2				11
55+		5				13

10.3 Samtykkeskjema



SAMTYKKE TIL HØGSKOLENS BRUK AV KANDIDAT-, BACHELOR- OG MASTEROPPGAVER

Forfatter(e): Marie Aa. Rasmussen og

Silje Marie Underdahl Sørensen

Norsk tittel: Tretthet og bilkjøring

Engelsk tittel: Fatigue and car driving

Studieprogram: Trafikkklærer, høyskolekandidatstudium

Emnekode og navn: TLB251, kandidatoppgave

Høgskolen i Nord-Trøndelag - Kvalitetssystem



Vi/jeg samtykker i at oppgaven kan publiseres på internett i fulltekst i Brage, HiNTs åpne arkiv



Vår/min oppgave inneholder taushetsbelagte opplysninger og må derfor ikke gjøres tilgjengelig for andre

Kan frigis fra: _____

Dato: 25/2-2015

Silje M. u. S.

underskrift

Marie Aa. Rasmussen

underskrift

underskrift

underskrift



HINT